

Opel Admiral Cabriolet 1938

MOTOR – NYTT onsdag 14 augusti
Föregående måndag 12 augusti

1. MG åter till Europa – som eldriven suv
2. BMW-bilar fortsätter brinna upp – men ingenting görs
3. Audis turbofemma har en framtid även med nya EU7
4. Trendbrott för Lancia – nära 30 procent ökad försäljning
5. Miljardinvestering när Fiat förbereder för eldrift
6. Kinesisk startup visar upp futuristisk konceptbil
7. Porsche bygger 25 000 911 och 718 varje år – bara 2 är identiska
8. Provkörning av Aston Martin Vantage
9. Så här görs en Audi R8
10. Prov: Hårdkokta Ferrari 488 Pista – förälskelse direkt och automobilerotik
11. Bugg upptäckt i Teslas Dog Mode
12. Spanien ska jaga brottsliga bilister med drönare
13. Subaru SVX
14. Grattis Fiat Uno!
15. Ledig Befattning

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. MG åter till Europa – som eldriven suv

Peter Klemensberger 6 augusti 2019

Efter närmare 15 års frånvaro gör det gamla märket MG comeback på den europeiska marknaden. Men suktar du efter en sportig roadster får du leta på annat håll.



Det var 2007 som det brittiska MG, Morris Garage grundat 1924, hamnade i kinesiska SAIC Motors ägo och med det försvann märket från den europeiska scenen förutom Storbritannien. Nu till hösten är det dags för en comeback men det blir ingen liten roadster av typen MGA, MGB eller MG F som väntar utan en biltyp av betydligt modernare snitt – en eldriven suv i mellanklassen.

Även försäljningsprocessen följer tidens anda, bilen ska beställs via nätet och ett samarbete finns mellan MG och regionala distributörer runt om på kontinenten.

– Online var redan den mest använda informationskanalen och kommer också bli den vanligaste kanalen för köp av mobilitet, oavsett typ. Vi förstår att denna approach kan uppfattas som ganska disruptiv, men konsumentbeteenden visar tydligt att det finns en önskan om en digital varumärkesupplevelse. Och det är precis vad vi erbjuder till Europa när vi lanserar nya MG, säger Pieter Gabriëls, vice VD SAIC Motor Europe.

LÄS MER: MGB med eldrift

SAIC är Kinas största biltillverkare och omfattar även märken som Maxus, SAIC Volkswagen och SAIC-GM. Totalt tillverkar man över sju miljoner bilar per år och är världens sjunde största biltillverkare. Koncernens batterifabrik kan tillverka 300 000 enheter per år. Mer om MG:s batteritillverkning kan du se i klippet nedan.



FILMER: https://youtu.be/knmqqB35yAQ
https://youtu.be/md1ZJLCxK6E

MG ZS SUV heter modellen som nu är aktuell och har en batterikapacitet på 44,5 kWh, en motoreffekt på 141 hästkrafter och en räckvidd på 26 mil. Modellen mäter i millimeter 4 314 i längd, 1 809 i bredd och 1 620 på höjden och är utrustad med teknik som autobroms, filassistans, dödavinkelnvarnare och adaptiv farthållare. Bagageutrymmet är på 448 liter, en av modellens trumfkort enligt tillverkaren. Batteripaketet är placerat i golvet och väger 280 kg.

LÄS MER: Elbilskonceptet MG E-motion

0-100 km/h klara MG ZS SUV av på 8,5 sekunder och topphastigheten är 140 km/h. Att ladda batteriet från 0 till 80 procent via en laddare på 50 kW tar 40 minuter.

I Storbritannien kunde bilen förbeställas i juli och de första 1 000 kunderna fick den för 21 495 pund, närmare 252 000 kronor, tack vare statliga bidrag och lågt introduktionspris. Det tog MG två veckor att komma upp i 1 000 beställningar.

Prisuppgifter eller datum för lansering i Sverige är ännu inte officiellt.



GALLERI
MG ZS SUV
24 bilder

ALLT OM BILAR

2. BMW-bilar fortsätter brinna upp – men ingenting görs

Av Selma Jennervall Publicerad 4 aug 2019 17:30

Redan förra året gick BMW ut med att de skulle återkalla 35 000 dieselbilar i Sverige, men väldigt många har inte fått någon kallelse. I stället har flertalet ägare fått se sina bilar brinna upp och i England dog en man till följd av en trasig BMW.



FILM: ***https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/familjens-bmw-borjade-brinna-pa-motorvagen/***

Vi har tidigare skrivit om bland annat familjen Olsson, i videon ovan, vars BMW började brinna under resans gång. Bilen slutade svara på gas och snart började det ryka under motor-huven. Det tog bara någon minut innan BMW:n stod i lågor.

Nu möts tyska bilmärket av mer kritik när ytterligare en bil börjat brinna under färd. Ägarens bil ska ha funnits på återkallelselistan, men kontaktades aldrig, berättar hon själv i ett inlägg på Twitter.



Carina U Persson

Vår BMW började BRINNA under färd. Stod på återkallelselista för kontroll av EGR-ventil - har INTE blivit informerade eller kallade. BMW bemöter mina telefonsamtal och mail med tystnad. Hur många andra BMW står på listan och saknar kallelse?



BMW X1

BMW visar ointresse

I det senaste numret av Teknikens Värld (nr. 17, 2019) berättar en annan BMW-ägare, Johanna Olsson Rudnert, hur hennes bil haft kabelproblem som fått motorn att dö.

Samma modell, BMW X1 från 2010, har i andra länder återkallats för problemen. Men i Sverige har hon mötts av hånskratt och härskarteknik från bilmärkets verkstäder när hon kommit in för att få problemen undersökta.

– De sa till mig att det vore ”att kasta pengarna i sjön”, att det skulle kosta 3 500 kronor. Dessutom menade de att det kan vara svårt att få tag i kablar av den typ som har orsakat återkallelsen, säger hon till Teknikens Värld.

Hon tog saken i egna händer och tog bilen till den lokala bilverkstaden i stället där priset var betydligt lägre och kabeln enkelt kunde bytas ut.

I majoriteten av alla återkallningsfall handlar det om för hög värme som utvecklas i EGR-modulen, reningssystemet som återcirkulerar avgaser. I temperaturen bildar sotavlagringarna runt komponenten glödande partiklar som smälter ett insugningsrör. Därifrån sprider sig elden.

En man död efter slarvet med återkallelser

I England 2016, dog en 66-årig man efter att ha behövt väja för en BMW som under körning plötsligt dog och utan el inte visade några varningsljus. Då gick det tyska bilmärket ut och sa att ”det var mycket olyckligt” och att de ”skulle behöva se över vad som orsakat olyckan”. Det fanns inte tillräcklig bevisning för att fälla dem för vållande till annans död, men där började en återkallelselista formas.

Trots att många länder efter detta sett till att återkalla hundratusentals riskmodeller av BMW, har Sverige inte hakat på. Ägarna till bilar som finns på återkallelselistan har inte blivit kontaktade. Och till Teknikens Värld svarar Peter Maier, informationschef, BMW på kritiken från Johanna Olsson Rudnert.

– Jag kan inte kommentera huruvida hennes bil är av samma art som orsakade den internationella återkallelsen eller inte. Det är bara spekulationer. Det finns ingen återkallelse i Sverige, säger han.

Frågan är nu hur många BMW-bilar som måste brinna upp på de svenska vägarna innan ägarna börjar kontaktas.



3. Audis turbofemma har en framtid även med nya EU7

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-08-05, 14:27

Elektrifieringen pågår för fullt men det innebär inte slutet för alla roliga förbrännings-motorn. Audis ettriga, femcylindriga turbomotorn lever vidare på 2020-talet.



Audis pigga turbofemma, med sitt speciella ljud, lär bli kvar i många år.

Ingen biltillverkare är väl så starkt förknippad med femcylindriga motorer som just Audi. Detta även om också Volvo drog sitt strå till den femcylindriga stacken, på den gamla goda tiden.

Med fem cylindrar blir motorljudet annorlunda och för de som upplevt Audis rallymonster under Grupp B-perioden är det en omisskännlig ljudkuliss. Därför är det nog många motornördar som andas ut efter Audi Sport-chefen Oliver Hoffmanns besked om den raka femmans framtid.

I en intervju med WhichCar berättar Oliver Hoffman att den raka turbofemman är en väsentlig del av Audis planering inför kommande avgasnormen Euro 7. Alla motorer måste uppgraderas tekniskt för att uppfylla de strängare avgasreglerna:

"Det är svårare", säger Oliver Hoffman, "men det är inte bara en fråga om hur svårt det är. Inför EU7 har vi koncept för alla våra motorer, men det är bara en fråga om hur mycket pengar jag måste spendera för att nå avgasmålen. För femcylindern har vi ett mycket, mycket bra koncept för att uppnå dessa gränsvärden."

I sin nuvarande form är Audis turbofemma på 2,5 liter och ger 400 hk (294 kW). Maxvridet på 480 Nm levereras mellan 1.700–5.850 rpm. Den senaste generationen 2,5 TFSI lanserades vid Audis 100-årsjubileum 2009. Och som det verkar lever den här femcylindriga motorn kvar även under 2020-talet.



Audi quattro A2 Group B från 1983. Stig Blomqvist bakom ratten.
Nästa år skulle Stig bli världsmästare, också för Audi.

Audis femcylindriga historia 1976–1997:

Audis första femcylindriga motor presenterades 1976 i den andra generationen Audi 100 (C2). Audi 100 C2 skulle bli mer premium än föregångaren och då ansågs inte den fyrcylindriga motorn räcka till.

Utvecklingsingenjörerna diskuterade alternativen – fem- eller sexcylindrig radmotor. Till slut föll valet på den femcylindriga motorn eftersom den sexcylindriga ansågs utrymmeskrävande och ofördelaktig när det gäller viktfördelningen. Den första femcylindriga radmotorn lanserades sedemera med 2.1-liters cylindervolym, modernt insprutningssystem och toppeffekten 136 hk.

Resten är historia, som man brukar säga, mycket tack vare framgångarna inom motorsporten och inte minst sitt karaktäristiska sound.

1978 kom den första dieselversionen hos Audi, en sugdiesel med två liters cylindervolym och 70 hk. Ett år senare debuterade den första turboladdade femcylindriga bensinmotorn i den nya toppmodellen Audi 200 5T. Den bjöd på hela 170 hk och 265 Nm.

Årets därpå, 1980, kom bomben: Audi urquattro. Den femcylindriga bensinmotorn hade turbo, laddluftkylare, 200 hk och permanent fyrhjulsdrift.

1983 vann finländske Hannu Mikkola förartiteln i rally-VM med rallyversionen av urquattron. Samma år introducerades den 24 centimeter kortare Audi Sport quattro. För framdrivningen stod den nyutvecklade femcylindriga fyrventilsmotorn i aluminium som gav 306 hk.

Turbofemman blev basen för en ny grupp B-bil vars fyrventilsmotor levererade 450 hk redan från början. Den användes första gången i den näst sista VM-tävlingen 1984. De föregående elva loppen körde Stig Blomqvist i en grupp B Audi quattro A2 med 360 hk. Stig tog hem förartiteln och Audi tog hem fabrikstiteln i det legendariska mästerskapet.

1989 lanserades Audi 100 TDI. Den första produktionsbilen med en femcylindrig direktinsprutad turboladdad dieselmotor och helt elektronisk motorstyrning. Motorn genererade 120 hk från en cylindervolym på 2,5 liter.

1994 kom Audi RS 2 med 315 hk, en Avant med sportbilsprestanda som etablerade en helt ny bilklass. När Audi A4 (B5) lanserades 1994 försvann den femcylindriga motorn från B-segmentet och ersattes successivt med nya V6-motorer under mitten av 1990-talet. Den sista femcylindriga motorn, 2.5 TDI i Audi A6 och 2.3 Turbo i Audi S6, fasades ut 1997.

Audi Sport

2,5-Liter-Fünfzylinder-TFSI-Motor im Audi TT RS

mit FSI-Benzindirekteinspritzung, Integral-Turbolader, kontinuierlicher Nockenwellenverstellung, Nockenwellenantrieb per Kette und Audi valvelift system auslassseitig

2.5 litre five cylinder TFSI engine in the Audi TT RS
with FSI-petrol direct injection, integrated turbocharger, variable camshaft timing, chain driven camshafts and Audi valvelift on the exhaust camshaft

2.480 cm^3
294 kW @ 5.850 - 7.000 min^{-1}
480 Nm @ 1.950 - 5.850 min^{-1}
WLTP variante / WLTP version
02/19



I sitt senaste utförande övergav man gjutjärnsblocket och gick över till aluminium. Toppeffekten är 400 hk jämt.



Audi TT kommer inte att leva vidare efter nuvarande generation, men det gör turbofemman. Förmodligen finns det utrymme för mer effekt, 2015 visades Audi TT RS Concept med 600 hk.



Audi TT RS provkörd: "Nu har den 400 hk!"



Audi TT RS med svensk teknik

Audi Sport

2,5-Liter-Fünfzylinder-TFSI-Motor im Audi TT RS

mit FSI-Benzindirekteinspritzung, Integral-Turbolader, kontinuierlicher Nockenwellenverstellung, Nockenwellenantrieb per Kette und Audi valvelift system auslassseitig

2.5 litre five cylinder TFSI engine in the Audi TT RS
with FSI-petrol direct injection, integrated turbocharger, variable camshaft timing, chain driven camshafts and Audi valvelift on the exhaust camshaft

2.480 cm^3	2,480 cc
294 kW von 5.850 bis 7.000 min^{-1}	294 kW from 5,850 to 7,000 rpm
480 Nm von 1.950 bis 5.850 min^{-1}	480 Nm from 1,950 to 5,850 rpm

WLTP variante / WLTP version
02/19

Motorleistung kW
Power output, kW

Motordrehmoment Nm
Torque, Nm

320 / 640
280 / 560
240 / 480
200 / 400
160 / 320
120 / 240
80 / 160
40 / 80
0 / 0

0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000

Motorleistung / Power output
Drehmoment / Torque

Motordrehzahl min^{-1}
Engine speed in rpm


Vridmomentkurvan är flat som ett köksbord.


Pär Brandt

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Trendbrott för Lancia – nära 30 procent ökad försäljning

Erik Andrén 2 augusti 2019

Lancia må vara FCA-koncernens sorgebarn, men trots endast en – åldrande – modell på programmet, och endast försäljning på den italienska hemmamarknaden så är inte varumärket dött. Tvärt om. Försäljningen över det första halvåret i år har ökat med nära 30 procent.



Lancia Ypsilon – still going strong

Minns ni Lancia? Det italienska märket som vann allt som gick att vinna i Rally-VM på 1980-talet och som gjorde en märklig comeback i Sverige för runt fem-tio år sedan – med omskyltade Chrysler-modeller. Det sistnämnda försöket slog knappast väl ut (även om Chrysle… förlåt, Lancia Voyager, sålde rätt okej), och efter det hamnade Lancia i FCA-koncernens kylskåp. Alla (!) exportmarknader plockades bort, liksom alla modeller utom en – småbilen Lancia Ypsilon.

I en presentation år 2015 beskrev framlidne Fiatchefen Sergio Marchionne med förhoppning framtiden för koncernens varumärken. Nya modeller och plattformar skulle utvecklas och presenteras. Pengar skulle tjänas. Men ett märke var noterbart frånvarande från presentationen – sorgebarnet Lancia. I en passus noterades endast att märkets enda modell Ypsilon planerades fasas ut 2018.

Nu är årtalet 2019, och nämnda modell är ännu i livet. Och inte bara det, åtta år efter premiären säljer den som smör i solsken på hemmamarknaden. Första halvåret i år har försäljningen av modellen, och alltså även för Lancia som helhet, ökat med hela 28 procent jämfört med samma period i fjol. Detta ett efterlängtat trendbrott efter en relativt stadig kurva nedåt i volymer de senaste decennierna. Nära 30 000 bilar har sålts, och det alltså bara i Italien. Som en jämförelse överträffar det exempelvis hela märket Lexus försäljningssiffror, i hela Europa. Liksom koncernsyskonen Alfa Romeo.

Vad beror då försäljningsökningen på? Vissa källor talar om lyckade reklamkampanjer, men vi vågar inte säga det entydigt. Klart är dock att Lancia inte är dött än. Obekräftade uppgifter gör gällande att Sergio Marchionne in i det sista arbetade med en framtidsplan för Lancia, då han inte ville bli ihågkommen som personen som dödade varumärket. Andra källor talar om att elbilar kan vara en väg framåt. Vad dagens FCA-ledning har för planer för märket återstår helt enkelt att se.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Miljardinvestering när Fiat förbereder för eldrift

Erik Andrén 4 augusti 2019

Italienska Fiat har byggt ut Mirafiori-fabriken i Turin för motsvarande 7,5 miljarder kronor. Grunden till detta? Nya eldrivna Fiat 500, som ska tillverkas i över 80 000 exemplar årligen.



Likt många andra av bilvärldens storbolag har Fiat-Chrysler-koncernen (FCA) bestämt sig för att satsa på eldrivna bilar i framtiden. Och kanske lämpar sig vissa av just moderbolaget Fiats modeller extra bra för det, i form av mindre stadsbilar – som inte drabbas lika hårt av räckviddsångest eller jakt på laddstolpar (sådana finns ju tätare i städerna).

En av dessa är Fiat 500, som faktiskt redan finns som elbil på vissa marknader. Dagens modell av 500e, som den kallas, har dock endast runt 13 mils räckvidd och ett batteri på 24 kWh. I den nya, uppdaterade versionen, lär dessa siffror bli betydligt bättre, och Fiat har stora förhoppningar. Tanken är att 500 i framtiden endast ska erbjudas med eldrift, och man har därför nu låtit bygga ut märkets ”hemfabrik” Mirafiori till en kostnad av motsvarande 7,5 miljarder kronor – bara för att kunna producera nya eldrivna Fiat 500. Volymen är tänkt till att bli runt 80 000 bilar årligen, och invigningen är tänkt att ske under andra halvan av nästa år.

Vi får dock anta att även andra fabriker kommer (fortsätta) producera Fiat 500. Säljvolymerna är nämligen betydligt större än så i nuläget. De senaste två helåren har varit de bästa i modellens hittills tolvåriga livscykel, med försäljningssiffror i Europa på nära 190 000 exemplar. Lejonparten av alla Fiat 500 tillverkas dock inte i Italien, utan i Fiats fabrik i Tychy, södra Polen. Kanske kommer detta också bli en framtida hemvist för den då endast eldrivna 500?

Hur planerna ser ut för de två syskonmodeller som bygger på samma bottenplatta som 500 – Fiat Panda och Lancia Ypsilon – förtäljer dock inte rapporten. Fiat har dock visat ett eldrivet koncept, Centoventi, som anammat delar av Pandas formspråk. Det har också spekulerats i om eldrift är en väg framåt för Lancia, som för en tynande tillvaro med bara just Ypsilon på modellprogrammet och försäljning endast på den italienska hemmamarknaden – där det dock just nu går relativt bra.



Dagens Fiat 500e, inte med samma tekniska data som morgondagens.



Fiats konceptbil Centoventi – med vissa drag av Fiat Panda.

Erik Andrén

ViBilägare

6. Kinesisk startup visar upp futuristisk konceptbil

Publicerad 2019-08-05 12:57 **Text Carl Hempel**

Den autonoma elbilen HiPhi 1 kommer bland annat med luktcensor, ansiktsigenkänning och framlysen som kan signalera mönster och meddelande.



Det kinesiska startup-företaget Human Horizon beskriver sig själva som ett teknikföretag med fokus på den kinesiska marknaden för eldrivna fordon. Nyligen presenterade de sin första konceptbil HiPhi 1 – en självkörande SUV med en hel del framtidsoftande teknologi.

Bilen som rymmer sex passagerare är bland annat utrustad ansiktsigenkänning som ska kunna avgöra om ovälkomna gäster tagit sig in i bilen samt en luktsensor som kan identifiera oönskade dofter. Exakt vad den sistnämnda funktionen är till för är aningen oklart.

Vill man sätta sig i bilen med stil finns det flera olika alternativ. Bland annat kan man välja ”Superstar”-alternativet som innebär att bilen genom ansiktsigenkänning automatiskt öppnar samtliga dörrar när du närmar dig bilen .”Parade-mode” innebär istället att bilen kommer sakta körande till dig samtidigt som dörrarna öppnas.

En annan anmärkningsvärd funktion är att strålkastarna ska kunna framkalla olika mönster och meddelande som bland annat kan användas för att signalera till fotgängare att det är säkert att gå över vägen.

Batterierna är placerade under golvet och erbjuds i olika storlekar. Det största batteriet på 96 kWh ger en räckvidd på cirka 644 kilometer. Den går från 0-62mph på 3,9 sekunder.

HiPhi 1 förväntas gå till försäljning i Kina om två år. På längre sikt kan bilen komma att säljas på den globala marknaden. Det finns ännu inget officiellt pris.



7. Porsche bygger 25 000 911 och 718 varje år – bara 2 är identiska

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-08-05, 15:57

Många motoralternativ och en lista på tillval gör att nästan varje exemplar av 911 och 718 är unikt.



I Porsches fabrik i Zuffenhausen byggs ungefär 25.000 exemplar av modellerna 911 och 718 Boxster/Cayman. Med ett sånt stort antal bilar borde det rulla många likadana bilar på vägarna. Men så är inte fallet.

Alla som varit inne på Porsches hemsida och konfigurerat en 911 eller Boxster/Cayman har säkerligen noterat att det finns en diger lista med tillval, konfigurationer samt växellåds- och motoralternativ.

Så pass många kombinationer kan klickas i det faktiskt bara rullar ut max två identiska bilar från fabriken varje år, det säger chefen för Zuffenhausen-fabriken, Christian Friedl, till Autocar.

Och färre likadana bilar blir det. Enligt Christian Freidl så kommer Porsche addera ännu fler tillval till sina bilar, och de möjliga kombinationerna blir alltså fler.

Dyrt kan det också bli. auto motor & sports digitale redaktionschef, Erik Söderholm,klickade i "sin" Porsche 911 och notan för extrautrustningen hamnade på 824.000 kronor – kan du slå det?

Jag maxade en Porsche 911 med extrautrustning för 800.000. Kan du slå det?

Porscheköparna lägger mest pengar på tillval

Imponerande dyra tillval för Porsche 911 Targa

Nya Porsche 718 Cayman GT4 och Spyder får 4,0-liters 420 hk boxersexa – med svenska priser

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Provkörning av Aston Martin Vantage

Erik Wedberg 2 augusti 2019

Plötsligt händer det, Aston Martin har lanserat en helt ny modell! Nya Vantage tar vid efter den 13 år gamla föregångaren.



Plötsligt händer det, Aston Martin har lanserat en helt ny modell!
Nya Vantage tar vid efter den 13 år gamla föregångaren.

Den heter Vantage, Aston Martin Vantage. Och den är något så ovanligt som en helt nyutvecklad bil från den lilla brittiska bilfirman. Men hur stark är den brittiska känslan när motorn hämtas från Tyskland?

Det är inte mycket James Bond här inne du! Nej, fotograf Glenn Lindbergs första, krassa kommentar efter att ha fotat interiören är generande för Aston Martin. Märket som under många, många år har träffat precis rätt med designen och byggt några av bilhistoriens vackraste karosser har på senare år slagit in på ett interiördesignspår som inte faller alla i smaken.

Nya Vantage är lika bedårande vacker på utsidan som den är osmakligt ful på insidan. Nåja, smaken är lika delad som baken och mindre lyckade detaljer ska inte fälla en i övrigt bra bil. Men hur många vill egentligen betala närmare två miljoner för en bil med en fyrkantig falukorvsratt och ett infotainmentsystem som är hämtat från tio år gamla Mercedes-bilar? Aston Martin fick en hel del skäll när man satt ihop med Volvo i Fords premiumgrupp och bland annat använde navigationsenhet och nyckel från Torslanda. Nu är det Mercedes som bistår med delar i samma omfattning. Vantage-föraren kommer bland annat att behöva ta på en Mercedes-spak varje gång det ska blinkas och snurra på ett Mercedes-vred varje gång det ska zoomas i kartbilden.



Läder och sömmar var ögat än landar. Nya Vantage har en interiör som inte gillas av alla.

Vantage är Aston Martins minsta, billigaste och bäst säljande modell. Föregångaren, som hann bli tolv år gammal innan avlösningen kom, blev märkets bäst säljande modell någonsin. Den nya bilen baseras i grunden på samma aluminiumkonstruktion som utgör bas för DB11, men enligt Aston Martin är ungefär 70 procent av delarna nya för Vantage. Den bakre hjälpramen är till exempel stumt bultad i chassit, i stället för att som i DB11 vara upphängd i gummibussningar. Det känns. Vantage går stumt över vägen och fjädrar och stötdämpare förmedlar nästan allt som passerar under bilen till stolen man sitter i, oavsett vilket läge den adaptiva stötdämpningen är satt i. Men dessvärre inte till ratten. Aston-servon är snabb och ger en väldigt respons styrning. Minsta lilla styrutslag gör att framhjulen dyker in i kurvorna med hög precision, men någon vidare vägkänsla finns inte.



Vantage har tre körlägen, dock inget normalläge.
Körlägesväljaren går från Sport till Sport+ och Track.



Fyra riktiga avgaspipor släpper ut vrålet från en fyra liter stor V8 från Mercedes-AMG.

Det finns fler Mercedes-delar. Ganska stora dessutom. Under den långa motorhuven sitter en V8 på fyra liter med dubbelturbo. Den ger 510 hästkrafter och 685 newtonmeter och det är exakt samma motor som även finns som alternativ i storebror DB11 för den som inte vill ha V12. Det är också samma motor som i Mercedes-AMG GT där den finns med flera olika effektuttag, från 476 till 558 hästkrafter. Samma motor finns också i tungvrickaren Mercedes-AMG GT 63 S 4Matic+ 4-Door Coupé i 639-hästarsutförande. Det finns alltså alla möjligheter för framtida värstingvarianter av Vantage. Inte för att det behövs mer effekt. Bakhjulen har redan svårt att hantera de 510 hästkrafterna som matas genom den åttaväxlade automatlådan.

Den nya elektroniska diffbromsen jobbar febrilt och oftast effektivt med att fördela kraften mellan bakhjulen och kan ställa om från helt öppet läge till helt låst på några millisekunder. Samtidigt spottar de fyra avgaspiporna ur sig ett ilsket och högt ljud som avbryts av pistolskotts-lika knallar vid gasuppsläpp och växlingar.

Det är roligt att Aston Martin har rättat till de flesta av de brister som föregångaren led av. Den oanständigt trånga kupén och den tunga vägkänslan är borta. Nu kan man sitta i Vantage utan att huka under taket och dra in benen och köra en bil som faktiskt känns som en lätt sportbil i stället för en tung lyxbil.

Det här är nytt!

AMG: V8-motorn kommer från Mercedes-AMG. Automat. Nya Vantage finns än så länge bara med åttaväxlad automatlåda.

Eldiff: Vantage blir först hos Aston Martin med elektronisk diffbroms.

Mercedes: Många inredningsdetaljer lånas från Mercedes. .

Aston Martin Vantage

Pris
1 670 000 kronor.

Motor
Bensin. Längsmonterad 8-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 10,5. Borrning/slag 83/92 mm, cylindervolym 3 982 cm^3. Max effekt 510 hk (375 kW) vid 6 000 r/¬min, max vridmoment 685 Nm vid 2 000-5 000 r/-min.

Kraftöverföring
Motor fram, bakhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel i.u.

Bromsar
Ventilerade och hålborrade keramiska skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fram: fälgbredd 9 tum, däck 255/40 R20, Bak: fälgbredd 11 tum, däck 295/35 R20.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 270, längd 447, bredd 194, höjd 127, spårvidd f/b i.u. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 1 530 (torrvikt), maxlast i.u, max släpvagnsvikt 0. Tank 73 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 350 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 3,6 s, toppfart 314 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC)
Stad 1,42 l/mil, landsväg 0,80 l/mil, blandad körning 1,03 l/mil. CO_2 236 g/km.

Bränsleförbrukning (WLTP)
Ingen uppgift.

Garantier
Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 10 år.

Skatt
14 322 kronor per år de första tre åren, därefter 3 110 kronor per år.

Rivaler



Porsche 911 Carrera S
Körtekniskt överlägsen Vantage men känslomässigt en bit efter. En dussinvagn i jämförelse.
Pris: 1 155 000 kronor.



Mercedes-AMG GT S
Motormässigt närbesläktad med sin 522 hk starka dubbelturbo-V8. Råare, hårdare och billigare än Vantage.
Pris: 1 366 000 kronor.



GALLERI
Aston Martin Vantage 2018
50 bilder



Erik var tilltänkt att bli den nye James Bond,
men tackade nej när han fick se inredningen i nya Vantage.

Feber

9. Så här görs en Audi R8

Av Roger Åberg 2019-08-04 kl 21:18

I fabriken i Böllinger Höfe



***FILM**: https://youtu.be/RfYxefGcx74*



10. Prov: Hårdkokta Ferrari 488 Pista – förälskelse direkt och automobilerotik

Av Christian Gebhardt, Publicerad 2019-08-04, 09:02

När det kommer till sportbilar är knappt någon annan lika älskvärd som 488 Pista. De få individerna som inte blir blixtförälskade i Ferraris senaste mittmotorgudinna borde nog byta hobby för det här är kärlek vid första ögonkastet!



Fem blixtrande ljusdioder, 8.000 rpm och högsta alarmberedskap. Instrumentbrädan utlöser nästan ett epileptiskt anfall hos föraren med sitt LED-fyrverkeri när varvräknarens nål stormar mot begränsaren.

Ingen annan bil förmedlar samma sorts racingkänsla på vägen som en Pista. Det är inte bara det brutala trycket från motorn som lockar utan alla dessa små detaljer som fullständigt trollbinder föraren.

Fortfarande finns det många som endast köper en Ferrari som flanörsbil som ska visa andra hur långt man har kommit i livet. 488 Pista är dock så långt ifrån flanörsracer man kan komma.

Den är snarare ett njutningsmedel för ensamma stunder. Inget är härligare än att köra steroid-488 på tomma landsvägar, motorvägar eller kanske till och med på bana tidigt på morgonen innan alla andra har hunnit dit.



Tack vare en omfattande bantningskur väger Pista hela 73 kg mindre än GTB.



Rakt översatt betyder Pista spår, men står väl i detta fall för bana.
458 Speciale, 430 Scuderida och 360 Challenge Stradale är föregångarna.

Kommunikation är A och O brukar det heta och visst talar 488 Pista till dig: vare sig du bara tittar på den, kliver in i den, glider ner i stolen eller framför allt kör den. Att kasta en blick genom bakrutan i lexan är balsam för själen. Ägarna till en Pista bör vara förberedda på att torka bort näsavtryck från rutorna. Alltid.

Bakom lexanrutan tronar Pistas hjärta inbäddat i en uppsjö av kolfiber: en 3,9-liters V8 med dubbelturbo och 720 hk, 50 hk mer än 488 GTB. Man kan undra varför vissa sportbilstillverkare envisas med att gömma sina motorer under plastpaneler? Jämfört med Pistas motorutrymme är det lika sexigt som tennisstrumpor i foppatofflor.

Ferrari å andra sidan kan det där med automobilerotik. Som till exempel den där löjligt läckra racingstripen som spänner över hela bilen och som självklart är lackerad istället för påklistrad.



Analog varvräknare och ingen stor infotainmentskärm, 488 Pista är verkligen old school...



Racingstolarna i kolfiber är standard.
Det finns tio olika färgsättningar alcantara att välja på.

Visserligen kan det uppstå en känsla av träsmak i bakdelen när man glider ned i sportstolen bakom ratten. Onda tungor pratar om kyrkbänkar och visst finns det mer ergonomiska stolar med lägre sittdjup och bättre sidostöd, men Pistas kyrkbänkar är väl ändå de vackraste på jorden: grå alcantara, röda kontrastsömmar, stickade hästar och röda fyrpunktsbälten med Ferrari-logga. Kan det bli bättre?

Trampa på bromsen, tryck in startknappen och motorn vaknar med ett åttacylindrigt vrål. Eller? Inte direkt, eftersom biturbo-V8:an drar igång betydligt lugnare än sin frenetiskt skrikande sugmotorföregångare som satt i Ferrari 430 Scuderia.

Lugnare är dock inte samma sak som lugnt här. Pista förvandlar vilket garage som helst till ett levande depåstopp. Det mörka vrålet övergår snabbt till ett hungrigt tomgångsgurglande som låter, känns och nästan luktar startlinje. Piskar man högerpedalen hårt påminner Pistas motorsång inte så lite om tävlingshingsten 488 GTE.

Hårdfakta nu. Exakt hur mycket bättre är Pista än en vanlig GTB?

Den bistra sanningen för alla GTB-ägare är att Pista lirar i en helt egen liga, allt, verkligen allt, är bättre än i 488 GTB. Ett tryck på den vackert utformade launch control-knappen i mittkonsolen och bilen skjuter iväg som en projektil.

Michelindäcken biter stenhårt i asfalten som om självaste livet berodde på det samtidigt som E-diffen garanterar det ideala varvtalet så att bilens acceleration nästan stannar jordens rotation utan hjulspinn. Endast när den första växeln får ge vika för den andra får elektroniken problem att hålla det massiva vridmomentet under kontroll.

Fullt blås framåt: 100, 200, 300 km/h. Eller annorlunda uttryckt 2,9, 7,9, 21,7 sekunder. Här får man hålla munnen stängd för att inte tappa andan. 488 GTB kan inte alls hålla jämna steg: 3,1, 8,7, 25,6 sekunder är allt som den vanliga bilen kan sätta emot.

Men det är inte enbart effektökningen som gör Pista så extremt snabb. Tack vare en omfattande bantningskur väger Pista hela 73 kg mindre än GTB.



Den 3,9 liter stora V8-motorn med dubbelturbo från 488 GTB har skickats på träningsläger och lämnar nu 50 hk mer än i standardbilen, nämligen 720 hästkrafter.

Ändå är Pista inte tänkt att vara en lika kompromisslös banpiska som en Porsche 911 GT2 RS. Tillverkarens presskontakt verkade inte tröttna på att betona att bilen är utvecklad för gatbruk och visst är 488 Pista en dröm på landsvägen.

Slingrande landsvägar bjuder dock inte sällan på allt annat än slät asfalt men här finns lösningen i form av dämparkontrollen som erbjuder nästan lika mycket körkomfort som en Porsche 911 Turbo. Inte illa för en hardcoreracer.

Men allt är inte frid och fröjd när det gäller vardagsdugligheten. Den främsta anledningen till att mittmotorgudinnan Pista inte är alltför lätt att leva med till vardags stavas Michelin Pilot Sport Cup 2 R. Den nästan olidligt långa beteckningen skvallrar om att bilens sulor passar bättre för trackdays än för shoppingrundor. Samma däck används även till andra håriga bilar som Mercedes-AMG GT R, Porsche 911 GT2 RS och GT3 RS samt Corvette Z06.



Nya rekordhållare på Hockenheims GP-slinga. Pista tar över kronan från Lamborghini Aventador SVJ som hittills varit den snabbaste serieproducerade bilen med en tid på 1.47,3 minuter.

HOCKENHEIM

LUFTTEMPERATUR: 14 grader **ASFALTSTEMPERATUR:** 22 grader
LUFTTRYCK: 1 018 mbar

133 km/h 1,25 G
134 km/h 1,30 G

14,7 m/s²
13,2 m/s²

278 km/h 14,9 m/s²
276 km/h –

235 km/h
225 km/h

14,3 m/s²
12,0 m/s²

89 km/h 1,45 G
85 km/h 1,45 G

186 km/h 1,25 G
196 km/h 1,35 G

121 km/h 1,30 G
120 km/h 1,30 G

VARVTIDER
1.45,9 min
1.47,3 mi

113 km/h 1,30 G
112 km/h 1,20 G

130 km/h 1,25 G
126 km/h 1,35 G

■ FERRARI 488 PISTA
□ LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ

Jo, vi vet att jämförelsen med Aventador SVJ haltar mer än en aning. Men det är den enda sportbilen med en jämförbar tid på Hockenheims GP-slinga. Vädervärden för Aventador SVJ: lufttemperatur 11 grader, asfaltstemperatur 12 grader, lufttryck 1 035 mbar.

I grund och botten är R-däcken gatlegala racingdäck med allt vad det innebär. Svala yttertemperaturer betyder exempelvis att däcken knappt värms upp och är ytterst lynniga oavsett hur många körhjälpsprogram som är aktiverade. En bromssträcka på 41 meter från 100 km/h med kalla bromsar säger ju egentligen allt. Låt oss inte ens börja diskutera vattenplaningsrisken med Cup 2 R-däcken: regn är lika med kaffepaus och inget annat.

Man börjar kanske förstå att dessa däck inte är att rekommendera för vardagsbruk, men också här finns alternativ. Ferrari erbjuder nämligen Cup 2-däcken även utan R-beteckningen och dessa är betydligt lättare att leva med utanför banan.



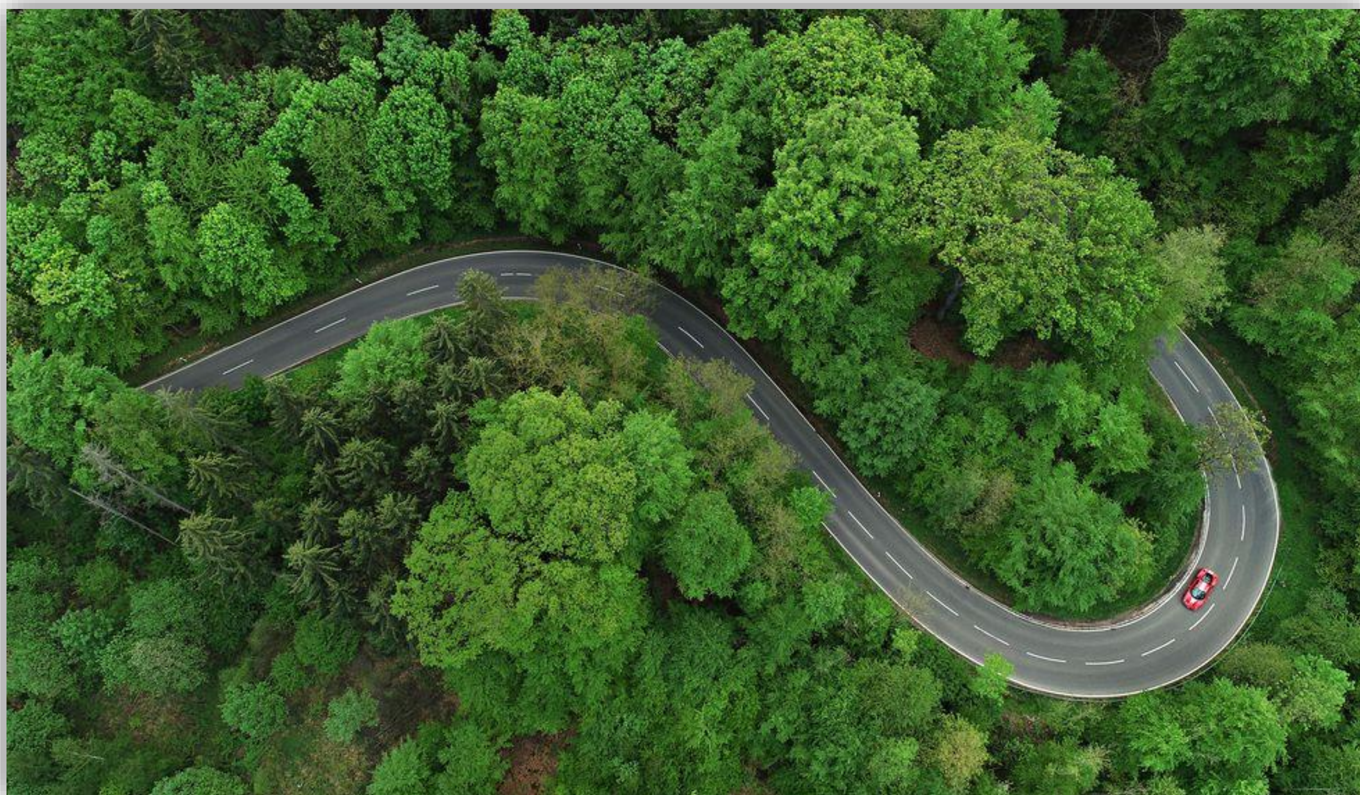
Kolfiberfälgarna från australiensiska Carbon Revolution kostar 18 500 euro, men sänker också den ofjädrade vikten med 1 kg, per hjul.

Å andra sidan har R-däcken en racingkänsla utan dess like när väl asfalts- och däcktemperaturen stiger. En fingervisning om däckens kapacitet är en sanslös bromssträcka på 29,6 meter från 100 km/h med varma bromsar. Under-30-klubben har hittills varit ytterst exklusiv med endast två medlemmar: Porsche 911 GT2 RS och GT3 RS.

Hockenheims GP-slinga. Fyrpunktsbältet sitter runt bröstkorgen som ett skruvstäd och varningslamporna byter till grönt i depån. Även här är däcktemperaturen (som vanligt) tongivande.

Viktigt är inte bara att däcken värms upp till rätt temperatur utan även hur snabbt uppvärmningen sker. Med en splitterny uppsättning räcker nämligen inte det sedvanliga uppvärmningsvarvet. Först efter två varv är temperaturen idealisk men samtidigt når däcken sin peak och tappar därefter en del grepp. Vill man utnyttja gummits otroliga topp gäller det att snällt förvärma sulorna i depån.

Men även utan sådant överentusiastiskt trams vill Pista knäcka banrekordet för gatlegala bilar på Hockenheim idag och redan vid inbromsningen inför Bernie Ecclestone-kurvan märker man att chansen faktiskt finns. Inte bara att bromsarna med brutala 15 m/s^2 nästan biter hål i asfalten, även ABS-systemet övertygar överlag.





Accelerera ut ur Parabolikakurvan. Inte ens med en perfekt linje kan man bara stampa högerpedalen i mattan och hoppas på det bästa. Vridmomentet på låga varv är kolossalt. Här kan man knappast tala om kraftutveckling utan snarare om att blir överfallen av det brutala vridmoment.

Trots att man inte vrider världens vackraste körprogramväljare, Manettino, till hardcoreläget "ESC off" utan istället väljer programmet "CT off" med ESP-understöd kan Pista gömma sin effektöverstyrning och tur är väl det.

Så mycket körglädje som Pista erbjuder finns knappt någon annanstans. I gränsområdet är Pista varken lömsk eller för neutral utan snarare begreppet av den moderna sportbilen.

Med ett brutalt tryck bakom ryggen faller växlarna i med en rasande fart: trean, fyran, femman och sexan. Bromsa in när mätaren visar 278 km/h. Bortsett från F1-bilarna är Pistas topphastighet på Hockenheim mer än tillräcklig för att skämma ut de absolut flesta tävlingsbilarna.

Än mer fascinerande är hur vansinnigt effektivt bilen bromsar ner till 45 km/h vid kurvans mitt och hur snabbt dubbelkopplingslådan bankar genom växlarna. När det gäller hastighet, precision och känsla är Ferraris låda ytterst svårslagen.



Instrumentklustret är nästan oförändrat jämfört med föregångaren 458.
Grafiken känns inte helt modern.

Högersvängen innan Mercedesläktaren. Bilens aerodynamiska grepp är mycket bra här men det är det mekaniska greppet vi inte riktigt litar på i höghastighetskurvan. 186 km/h är visserligen kvickt men knappast någon toppnotering.

Men risken att smälla mittmotormonstret i väggen är helt enkelt för stor. Nog finns det utrymme för chassiingenjörerna att skruva upp körbarheten ytterligare.

Accelerera ut ur kurva åtta, volley genom kurva nio och sedan tar bilen tian sidledes. En slow motion-kamera hade varit perfekt här för att fånga det löjligt läckra ögonblicket. Vilken upplevelse att utforska den perfekta blandningen av gaspådrag och styrvinkel. Knappt något toppar körglädjen i en Ferrari 488 Pista!

Ingången till Motodrom, dags att korka upp champagnen! I Sachskurvan antecknar vi bilens högsta sidoacceleration på 1,45 G. Sänkan, sydkuran, målrakan och rekord!

Klockan stannar på 1.45,9 minuter, snabbare än någon annan serieproducerad sportbil. Vår fascination för Pista beror dock inte bara på att bilen tar rekordet hem till Maranello utan snarare på hur den gör det. Magnifico!

TEKNISKA DATA

	FERRARI 488 PISTA	FERRARI 488 GTB	LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ
MOTOR			
Typ/cylindervolym, cm^3	V8, turbo/3 902	V8, turbo/3 902	V12, sug/6 498
Slaglängd/cylinderdiameter	86,5/83,0	86,5/83,0	95,0/76,4
Effekt, hk vid r/min	720 vid 8 000	670 vid 8 000	770 vid 8 500
Vridmoment, Nm vid r/min	770 vid 3 000	760 vid 3 000	720 vid 6 750
Antal växlar, man/aut	–/7 (DKG)	–/7 (DKG)	–/7
Drivhjul	Bak	Bak	Fyrhjulsdrift
BROMSAR			
Bromsskivor, typ	Keramiska, ventilerade	Keramiska, ventilerade	Keramiska, ventilerade
Bromsskivor diameter fram/bak, mm	398/360	398/360	400/380
MÅTT			
Vikt fulltankad, kg	1 480	1 553	1 781
Viktfördelning, fram/bak (%) utan förare	40,3/59,7	41,0/59,0	43,1/56,9
Längd/axelavstånd, mm	4 650/2 650	4 568/2 650	4 943/2 700
Bredd/höjd, mm	1 975/1 206	1 952/1 213	2 098/1 136
Tankstorlek, l	78	78	85
Däckdimension testbil, fram/bak	245/35 R20 305/30 R20	245/35 R20 305/30 R20	255/30 R20 355/25 R21
Fälgbredd, fram/bak	9,0/11,0	9,0/11,0	9,0/13,0
PRESTANDA			
Kilo per hästkraft	2,1	2,3	2,3
0–40 km/h, sek	1,2	1,3	1,2
0–100 km/h, sek [fabrik]	2,9 [2,9]	3,1 [3,0]	3,0 [2,8]
0–160 km/h, sek	5,4	5,9	6,0
0–200 km/h, sek	7,9	8,7	8,8
80–120 km/h, sek (4/5/6 /7 vxl)	1,9/2,4/3,2/4,8	2,1/2,6/3,2/4,7	2,8/3,7/4,9/6,2
80–160 km/h, sek (4/5/6/7 vxl)	3,8/4,7/6,2 /8,7	4,2/5,1/6,5/8,9	5,3/7,2/10,1/12,8
Toppfart, km/h, enligt tillverkare	340	330	350
Bromssträcka från 100 km/h, kalla	41,0	35,8	44,3
Bromssträcka från 100 km/h, varma	29,6	31,3	29,9
Bromssträcka från 200 km/h, kalla	120,8	125,7	119,6
Slalom 18 meter, km/h	73,6	72,2	73,8
FÖRBRUKNING			
Norm/test ±%, l/100 km	12,8/Ej mätt	12,9/Ej mätt	17,9/Ej mätt
CO_2 ECE/test, g/km	289/Ej mätt	294/Ej mätt	486/Ej mätt
EKONOMI			
GRUNDPRIS (SVERIGE)	**310 000 euro**	**242 500 euro**	**433 925 euro**
Kolfiberfälgar	18 500 euro	–	–
Skalstolar kolfiber	Std	Ca 6 500 euro	–

Feber

11. Bugg upptäckt i Teslas Dog Mode

Av Wille Wilhelmsson

torsdag 1 aug 2019 kl 21:00

Bilen kyls inte ner om man ställer fläkten manuellt



Tidigare i är lanserade Tesla sitt så kallade "dog mode", hundläget, i sina bilars klimatanläggning men nu har det upptäckts en bugg i denna vilken kan göra att bilen inte justerar temperaturen automatiskt även om ägaren aktiverar "dog mode".

Det var en Tesla-ägare Seattle som upptäckte att kupén i hans bil var närmare 30 grader även när hundläget i bilen var aktiverat. Enligt ägaren själv berodde detta på att han hade ställt in bilens fläkt manuellt och då stängs AC:n i bilen av när man lämnar den. Tanken bakom hundläget är att bilen konstant ska ha en temperatur på runt 21 grader oavsett hur varmt eller kallt det är utanför bilen.

Efter att Tesla blivit uppmärksammade på buggen så sa företaget vd Elon Musk på Twitter att man skulle fixa det. Så jag antar att det hela kommer att uppdateras omgående eller nästa gång det är dags för att Tesla att skicka ut en mjukvaru-uppdatering till sina bilar.

engadget.com +

ALLT OM BILAR

12. Spanien ska jaga brottsliga bilister med drönare

Av Selma Jennervall

Publicerad 4 aug 2019 09:00

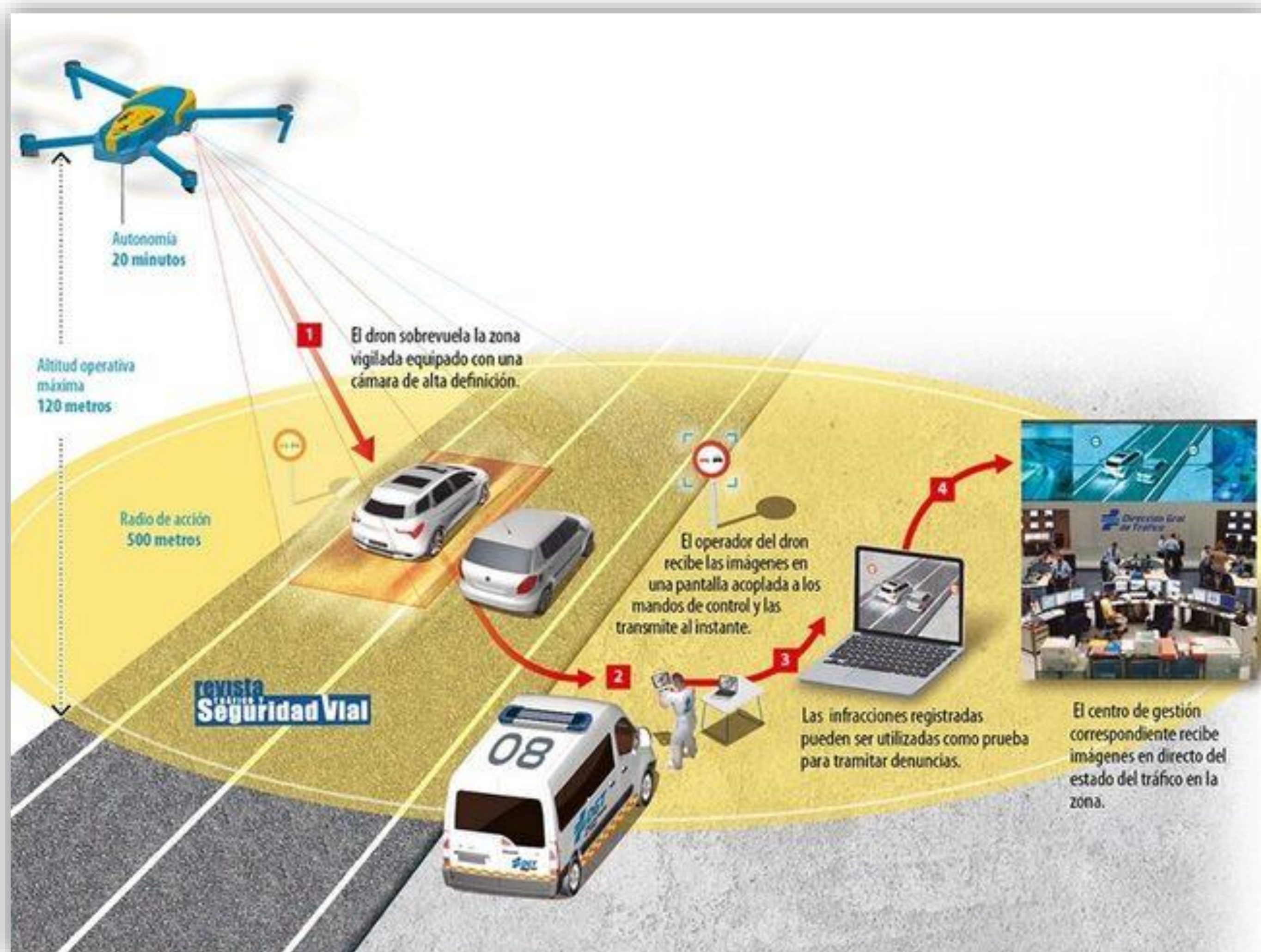
Poliskontroller är inte alltid så uppskattade här i Sverige har vi märkt. I Spanien tar de nu upp kampen mot de brottsliga bilisterna på ett annorlunda sätt. Drönare utrustade med hd-kameror som på 120 meters höjd kan hålla sig utom synhåll för förarna.



Drönaren Phantom 4, en av dessa ska användas som fartkamera.

Trafik, hastighetsgränser, poliskontroller och fartkameror är en ständigt pågående diskussion och engagerar Allt om Bilars läsare. Tjänar man verkligen mycket på att köra för fort? (Nja...) Är fartkameravarnare okej att använda sig av i trafiken? (Jajamen.) Får man varna andra bilister för poliskontroller? (Undvik helst.)

Ni minns nog de mindre vanliga spanska trafikreglerna som kan vara bra att känna till. Nu kan det vara ännu bättre att hålla koll på dessa. Spanska polisen har nämligen kommit på ett nytt knep för att komma åt de brottsliga förarna. Ett knep som innebär att ingen anar när deras körning synas (och därför konstant måste hålla sig inom ramen för det lagliga).



Så här ska det gå till när Spanien använder sig av drönare som fartkameror.

Syns inte uppe i luften

Två typer av drönare ska användas av den spanska trafikpolisen. Dels modellen Matrice 200, en större svart på 6,2 kilo och modellen Phantom 4, en mindre vit på 1,8 kilo. Båda drönarmodellerna är väldigt tysta och kan användas upp till 120 meters höjd och ta sig 500 meter från den som styr. Med den höjden och räckvidden är de mycket svåra att upptäcka från bilen.

Drönarna är utrustade med hd-kameror som lätt kan ta skarpa bilder på föraren och regplåten, som sedan skickas automatiskt till hanteringscentret. De ska klara av att köras 20 minuter i taget på en laddning. Med hjälp av dessa ska polisen kunna upptäcka om någon kör utan bilbälte eller använder sig av mobiltelefonen vid ratten.

Skulle ni vilja se att trafikpolisen använde sig av drönare i Sverige?

LÄS MER: Nya hastighetsgränser ska rädda 16 liv per år

GRANTURISMO

13. Subaru SVX

Gran Turisimo Magazine nr.2 2018

En av det tidiga 90-talets coolaste bilar var utan tvekan Subaru SVX. Än idag ser den futuristisk ut, men då var den nästan lite för extrem. Resultatet var dålig försäljning och en för tidig död.



En gång under det tidiga 90-talet lyckades jag låna en ny SVX av importören. Jag skulle skriva om den för den tidning jag jobbade för då och av alla bilar som passerat revy har den lämnat ovanligt outplånliga minnen. Mest positiva sådana. SVX var en riktig GT-vagn, en glidare med fina prestanda och skön komfort.

Det enda negativa jag minns är en delvis lite plastig inredning som inte riktigt levde upp till den tekniska specifikationen. I gengäld var den billig. 1993 kostade en SVX 336 000 kronor i Sverige. Med facit i hand var det ett kanonpris för en så fullmatad bil.

Den hade ju en 3,3-liters boxersexa med fyra överliggande kammar och 230 hk, senare hela 250 hk. Fyrhjulsdrift, automatlåda, sollucka och mycket mer var dessutom standard. För att sätta det i perspektiv kan jag nämna att en BMW 525iX med 192 hk då gick på 340 000. Tittar man istället på coupéer kostade en Mercedes E220 med 150 hk hela 429 700. Skulle man ha en motsvarande motor fick man ta till E320 med 220 hk för 542 000 men den hade bara bakhjuls-drift och dessutom ganska mager utrustning.

Ändå var den för dyr på många marknader, exempelvis den amerikanska. "Bra bil – dålig timing", skrev en av de ledande motortidningarna i USA. Då syftade man på att den japanska valutans värde exploderat jämfört med dollarn vilket ledde till en utebliven succé på den kanske viktigaste marknaden av alla.

Å andra sidan kallades SVX även för en "bakvänd 911 Carrera 4" av en konkurrerade publika-tion. Kanske lite överdrivet, men studerar man specifikationerna är jämförelsen inte helt fel. I alla fall inte om man tar hänsyn till att Porschen var i stort sett dubbelt så dyr.



Subaru hade testat sig fram och lanserat en sexcylindrig version av föregångaren XT på vissa marknader, men 2,7-literssexan på 145 hk gjorde att den tyngre modellen blev slöare än den turboladdade fyran. Det man trodde sig ha lärt sig av det experimentet var att glömma det där med att uppgradera basmodeller med större motorer – skulle man göra en riktig GT-bil var det bara att starta från scratch. Och det gjorde man verkligen med SVX.

Den gamla sexan förstorades till 3,3 liter och fick nya toppar med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Utseendemässigt övergav man kilformen hos XT helt och lät Giugiaro skapa en hypermodern coupé med de extrema sidorutorna som mest framträdande egenhet.

Namnet SVX står för “Subaru Vehicle X”, man slog på stort vid lanseringen 1991 och mumlade om att den var den första bilen i en serie prestigevagnar från tillverkaren. Men med den stora bilen och dess rejält tilltagna motor hamnade man skattemässigt helt snett på hemmamarknaden och totalt såldes bara 5 884 bilar i Japan mellan 1991 och 1997.

Och det gick som sagt inte mycket bättre i USA. Ett problem var att Subaruhandlarna hade svårt att hantera modellen. Medan märket tack vare fyrhjulsdriften sålde rätt bra i de delar av USA som regelbundet drabbades av vinterväder fanns efterfrågan för SVX främst i Kalifornien och Florida.

Prisproblemet ovanpå det gjorde att man bara fick iväg 14 257 bilar i USA medan knappa 2 500 gick till Europa. Och det trots att man ett tag försökte med en billigare, endast framhjulsdriven SVX. Dessutom laborerade man med två olika fyrhjulsdriftssytem.

Det vanligaste är att de har samma ACT-4-system som övriga Subaru-bilar. Det innebär en prioritering för framhjulen medan bakhjulen kan få mellan tio och 50 procent av momentet.

Men på vissa marknader, bland dem konstigt nog även Sverige, hade bilarna en mer prestandaorienterad fast fördelning på 36 procent fram och 64 bak! Det systemet kallades VTC och det finns alltså flera anledningar att försöka få koll på vilken version det handlar om när man är spekulant på SVX.



En annan märklig teknisk egenhet är också att de två cylinderraderna hade separat motorstyrning och att den ena eller andra banken under vissa omständigheter stängde ner för att göra automatens växlingar mjukare. Att SVX inte fanns med manuell låda berodde förresten på att Subaru då inte hade någon manuell som klarade vridet på 309 Nm.

Sammantaget blev SVX en usel affär för Subarus ägare Fuji Heavy Industries. Ryktet säger att SVX-projektet genererade en förlust på hela 75 miljoner dollar, ett katastrofalt resultat och med det förstår man varför det inte blev någon efterträdare.

Men det hindrar inte att SVX på många sätt är en fantastisk bil. Och den är inte bara häftig att se på, den får också mycket högt betyg för sin driftsäkerhet. Inget ovanligt för en Subaru, men ändå anmärkningsvärt med tanke på hur unik den är. Enligt en amerikansk SVX-sajt är elmotorn till soltaket det enda som flera ägare klagat på.

Det finns inte många till salu i Europa och de flesta verkar ha gått långt, även det ett tecken på att de funkar bra. Men är man spekulant gäller det att kolla att servicen skötts som den ska, den har trots allt remdrivna kamaxlar.



Text av Robert Petersson

Klassiker

14. Grattis Fiat Uno!

Publicerad 14 augusti

I dag när Uno har namnsdag uppmärksammar vi bilvärldens Uno!



Uno betyder ett på italienska och med det namnet gjorde Fiat klart att man siktade på förstaplatsen i försäljningsstatistiken med sin nya småbil som presenterades 1983.

Detta kaxiga mål nåddes flera år i rad på den italienska marknaden, även i övriga Europa sålde Fiat Uno bra.

Karossen var ett verk av Italdesign och tack vare några extra centimeter på höjden upplevs Uno som extremt rymlig för sin storlek.

Uno blev Årets Bil 1984, men det var nästan väntat eftersom nästan alla nya Fiatmodeller de senaste 30 åren förärats den titeln.

Över sex miljoner exemplar tillverkades i Fiats italienska fabriker fram till 1995. Efter att tillverkningen lagts ned i Italien fortsatte den i andra länder, i Brasilien går det fortfarande att köpa en ny Uno, i alla fall om man accepterar att den heter Mille.



Fiat Uno presenterades 1983 i både tre- och femdörrars version. Föregångaren hette 127.



Med precis rätt sportattribut och en turbomotor på 100 hk var Fiat Uno Turbo i.e. något att verkligen tråna efter. Hitta en i originalskick i dag om du kan!



Till 1990 fick Uno en facelift med spetsigare front och ny interiör.



Ett lastnät och igenlagda bakrutor räckte för att skapa Uno Van. Såldes aldrig i Sverige.



*Du kan fortfarande köpa en ny Uno i Brasilien,
fast numera heter den Mille.*





NEVS

15. Ledig Befattning

Affärsprogramledare - ref. 175

Logga in och ansökan

NEVS, Trollhättan

Operational - Tribe

Forma rörlighet för en mer hållbar framtid!

NEVS skapar en stark grund för färdigheter för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera ikoniska och önskvärda globala produkter. Genom att utmana konventioner designar vi premium-elektriska fordon och mobilitetsupplevelser som är enkla, engagerande och distinkta, men som också formar en ljusare, renare framtid för alla.

Vi letar nu efter en affärsprogramledare !

Beskrivning
Du kommer att vara en del av organisationen Engineering Service Operations med flera specialiteter, t.ex. kvalitet och operativ utveckling, smidig coaching och planeringshantering.
Organisationen ansvarar för att utveckla verktyg och processer, utbilda och stödja organisationen för att arbeta på det mest effektiva sättet genom att se bortom de vanliga metoderna och involvera alla intressenter.
Nyligen görs en omvandling till ett smidigt sätt att arbeta och det är av hög vikt att förstå och anta denna metod.

Vi letar efter en affärsprogramledare som kan arbeta med flera projekt, av olika slag och omfattning, samt vara ett värdefullt stöd för affärsutveckling, fordonsutveckling och andra områden inom företaget varför en bred kunskap om utvecklingsprocesser och interaktioner mellan områdena är nödvändiga.
Affärsprogramledaren tillsammans med projektgruppen strävar efter att uppnå kvalitets-, ledtids- och finansmål. För att göra det måste du kunna fungera både som mentor för alla berörda områden men också vara analytisk och kapabel att sammanfatta projektets status och för att lyfta fram eventuella vägspärrar.
Du kommer att arbeta tillsammans med alla affärsområden, linje och projekt, inom företaget och med externa intressenter och kunder.

Vi letar efter någon som har:
- Erfarenhet av projektledning och planering
- Erfarenhet av planering och förändringshantering

- Erfarenhet av planering, projektledning och supportverktyg
- Bilindustrins erfarenhet, helst från fordonsutveckling
- Flytande engelska, både talade och skriftliga
- Bachelor of Science eller högre examen eller motsvarande arbetslivserfarenhet

För att lyckas med den roll du behöver:
- Har bra kommunikations- och presentationskunskaper
- Var effektiv och organiserad
- Har förmågan att planera och prioritera
- Ha goda sociala färdigheter, vara kreativ, lösningsorienterad och öppen
- Kunna ta initiativ för att utveckla projekten väl

Stor hänsyn kommer att tas till din personliga skicklighet för tjänsten!
Vi uppmuntrar mycket kvinnliga sökande!

Om oss
Världen är i behov av förändring - och vi i NEVS vill vara med och driva den och samtidigt forma livet för kommande generationer. Det är därför vi fokuserar på att utforma premium-elbilar och smarta mobilitetslösningar som bevisar att det bästa för en kan vara bäst för alla. Det vi gör är inte bara att tillhandahålla ett sätt att komma runt, det är en chans att vara en del av något större. Elektrifiering, anslutna fordon, byte av ägarmodeller och autonom körning är bara några av de viktiga trenderna som förvandlar vår bransch. Tillsammans med våra partners och människor som du formar vi rörlighet för en mer hållbar framtid.

Följ med oss för resan
På NEVS är vi vägläggare, förändringsskapare, lösningssökare. För oss är framtiden ljus och rörligheten är ren. Vi ser att varje individ har en roll att spela för att skapa en bättre och renare framtid för alla.
Som ett företag som går mot något nytt ger vi dig möjlighet att utvecklas och växa tillsammans med oss. Vi tror att vi tillsammans har förmågan att skapa något som kommer att ha en positiv inverkan på framtiden.
Hållbarhet är av stor betydelse för oss, inte bara när det gäller miljön utan också när det gäller våra anställda. Som NEVS-anställd får du möjlighet att använda vår gym på betald arbetstid. Du kommer också att få ett extra årligt wellnessbidrag.
I vår organisation letar vi alltid efter nya smarta tekniska lösningar och idéer som hjälper oss att nå vårt gemensamma mål om en mer hållbar framtid. Därför anser vi att det är viktigt att lyssna på våra anställda och deras åsikter. När allt kommer omkring behövs nya perspektiv när du strävar efter förändring, vi uppmuntrar och belönar detta.

Villkor
NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.
Innan vår rekryteringsprocess har NEVS tagit ställning till rekryterings- och marknadsföringskanaler. Vi avvisar därför definitivt all kontakt från mediaförsäljning, rekryteringssidor eller liknande företag!

Typ av anställning Tillsvidareanställning

Kontrakttyp	Heltid
Antal positioner	1
Arbetstimmar	100%
Stad	Trollhättan
Grevskap	Västra Götalands län
Land	Sweden
Referensnummer	**2019/85**
Kontakta	• Ulrika Möller, +46 700-853911, ulrika.moller@nevs.com
Publicerad	**29.Jul.2019**
Sista ansökningsdatum	29.Aug.2019 23:59 CET

SLUT